

# 運賃改定について

## 改定の概要

- 実施予定日 2025年4月1日
- 申請内容 普通旅客運賃、定期旅客運賃(通勤・通学)、新幹線特急料金
- 改定率 15.0%(逸走後の増収率は、11.4%)
- 背景・目的

当社は、1996年1月以降、現在に至る28年の間、消費税率の引上げによるものを除き改定を行わず、運賃を維持してきました。しかしながら、高速道路網の発達や全国平均を上回る九州地区の人口減少・高齢化に加え、新しい生活様式の定着に伴うご利用のさらなる減少により、輸送需要はコロナ禍前の水準に戻らないと見込んでいます。

また、当社はコロナ禍前から、固定費の削減や生産性向上に努めてきましたが、昨今の電気料金や物価の高騰による経費の増加もあり、厳しい経営状況が継続する見込みです。このような中、安全やサービスの維持向上、老朽化した車両・設備の更新や長寿命化、激甚化する災害やカーボンニュートラル等に対応する設備投資や修繕等に必要な資金を安定的に確保することが困難となっています。また、働き手を安定的に確保すべく、待遇や職場環境の改善を図ることが急務となっています。当社のさらなる経営努力を前提として、今後も事業継続に必要な対応を着実に実施するにあたり、不足する費用の一部についてお客さまにご負担をお願いするため、改定を申請いたしました。

## 上限運賃・料金の審査基準

鉄道事業の上限運賃・料金は、能率的な経営の下における適正な原価(営業費等)に適正な利潤(事業報酬)を加えた「総括原価」を超えないかどうか審査され、国土交通大臣によって認可されます。

2024年4月1日に、鉄道事業の安定的・持続的な運営等を確保していく観点から、鉄道運賃水準の算定の根拠となる「総括原価」の算定方法を定める「収入原価算定要領」の改正が国土交通省により行われたことを受け、当社の収入・原価を算定した結果、改定の申請に至りました。

| 収入原価<br>算定要領の<br>主な改正ポイント                                | 支出                              | 収入               |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------|
|                                                          | 事業報酬                            | 改定上限運賃<br>による増収額 |
| ・減損損失の取扱い<br>・災害に係る修繕費用の取扱い<br>・人件費の算定方法<br>・減価償却費等の算定方法 | 配当金等                            | 現行運賃での<br>収入額    |
|                                                          | 支払利息                            |                  |
|                                                          | 諸税・<br>減価償却費等                   | 料金収入             |
| 総括原価                                                     | 営業費等                            |                  |
|                                                          | 人件費・経費<br>(ヤードスティック<br>方式の適用範囲) | 運輸雑収             |

### 改定の余地

- ・将来3年間で「総括原価 > 収入」となれば改定の余地あり
- ・「収入原価算定要領」が改正されたことにより、改定の余地が生じることとなった

## 鉄道事業の中長期的課題と今後の取り組み

### 中長期的課題

#### 設備の老朽化

建造後100年を超える車両工場など、設備や車両の老朽化が進む中、安全やサービスの維持向上を図り、環境負荷の低減や激甚化する災害等に対応するため、設備投資や修繕が必要

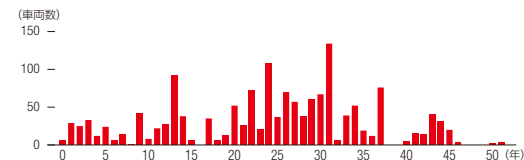
#### 人材の確保

若年層を中心に退職者が増加している中、働き手を安定的に確保すべく、待遇や職場環境の改善を図ることが急務

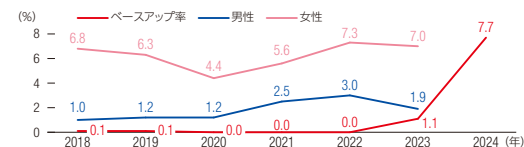
#### 足元の物価上昇

電気料金や物価の高騰により、動力費をはじめとする経費は増加

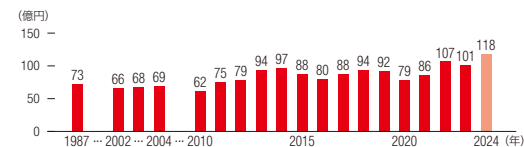
### ● 経年別使用車両数 (2024年3月31日現在)



### ● 離職率・ベースアップ率の推移



### ● 動力費の推移



### ● 主要プロジェクトの内容

#### 鉄道施設の長寿命化 2024年度～2027年度

国鉄から継承した橋梁や電路・線路設備は、建造後100年を超えるものがあるなど老朽化が著しいため、長寿命化対策を集中的に実施

#### 次世代車両の新製 2024年度～2030年度

老朽化が進む車両を延命工事などにより長寿命化しているが、メンテナンスに人手や修繕等の費用も必要ことから順次、車両を新製

#### 既存車両の改造 2024年度～2030年度

製作から20年以上経過した電車において、主回路機器をエネルギー効率の高い機器に取り替え、環境負荷の低減及び不具合の発生を予防

#### 次世代車両検査施設の整備 2024年度～2031年度

在来線車両の検査・修繕工場は建造後100年が経過し老朽化が著しいことから、耐震性に優れた施設へと整備することを検討

#### チケットレスサービスの導入・拡大 2024年度～2027年度

JR九州インターネット列車予約の新たな乗車サービスとしてQRコードを使用したチケットレスサービスを導入及び拡大